

„ Fallstricke für Verlader, Spediteure
und Frachtführer vermeiden – ein
Überblick über die aktuelle
Rechtsprechung “

IHK Siegen, 28.03.2011

KUNZ RECHTSANWÄLTE

KOBLENZ-BONN-MAINZ

Dominic Steinborn

Rechtsanwalt

- Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht
- Fachanwalt für Versicherungsrecht
- Mitautor des Fachanwaltshandbuches Transport- und Speditionsrecht
- Ständiger Autor der Deutschen Verkehrs Zeitung (www.dvz.de)
- Autor der Zeitschrift Transportrecht
- Schiedsrichter des Deutschen Schiedsgerichts Logistik e.V.

Kanzleistandorte:

Mainzer Str. 108, 56068 Koblenz

Telefon: 0261/ 3013-0 • Fax: 0261/ 3013-23

Graurheindorferstraße 92, 53117 Bonn

Telefon: 0228/ 1843798-0 • Fax: 0228/ 1843798-71

Weberstraße 21, 55130 Mainz

Telefon: 06131/ 971767-0 • Fax: 06131/ 971767-71

E-Mail: dominic.steinborn@kunzrechtsanwaelte.de

KUNZ RECHTSANWÄLTE

K O B L E N Z - B O N N - M A I N Z

Übersicht

1. Beweislast des Geschädigten beim Verlust von Transportgut
2. Zur Wirksamkeit des Ausschlusses von Standgeld durch Allgemeine Geschäftsbedingungen
3. Zur Verjährung bei Erfüllungsansprüchen
4. Zu den Voraussetzungen der unbeschränkten Haftung im internationalen Güterverkehr
5. Risiko ADSp-Verwendung

1. Beweislast des Geschädigten beim Verlust von Transportgut

Fall:

Der Frachtführer ist mit der Beförderung von Zigaretten von Deutschland nach Frankreich beauftragt. Unstreitig wird die gesamte Ladung während einer Pause auf einem Parkplatz entwendet. Der Wareninteressent (Geschädigter) behauptet, dass der beladene Lkw auf einem nicht bewachten Parkplatz abgestellt worden sei. Der Frachtführer macht hingegen geltend, dass sich der Diebstahl auf einem bewachten Parkplatz an der Autobahn 10 in Frankreich ereignet habe.

Lösung?

Der Bundesgerichtshof (Urt. vom 10.12.2009, AZ. I ZR 154/07) hat entschieden, dass kein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers mit der Folge der unbeschränkten Haftung vorliegt, sondern lediglich die Regelhaftung (8,33 Sonderziehungsrechte = rund 10,- € pro Kilogramm des Rohgewichts der Sendung) eingreift. Begründet wurde diese Entscheidung im Wesentlichen damit, dass der Geschädigte den ihm obliegenden Nachweis für die Voraussetzungen eines qualifizierten Verschuldens nicht erbringen konnte. Ausschlaggebend für den BGH war, dass der Frachtführer konkret dazu vorgetragen hatte, an welchem Parkplatz der beladene Lkw abgestellt und dass dieser bewacht gewesen sei. Diesen Vortrag konnte der Geschädigte nicht widerlegen.

Praxiskonsequenz für Frachtführer:

-Soweit der Anspruchsteller Umstände vorträgt, die auf ein qualifiziertes Verschulden schließen lassen, besteht eine Verpflichtung, konkrete Umstände vorzutragen, die dem entgegenstehen,

-Hilfreich hierfür sind Dokumentationen über das zum Einsatz gebrachte Fahrpersonal, die konkrete Fahrtstrecke und insbesondere Pausenzeiten

2. Zur Wirksamkeit des Ausschlusses von Standgeld durch Allgemeine Geschäftsbedingungen

Fall:

Der Auftraggeber erteilt einem Frachtführer den Auftrag, einen innerdeutschen Transport durchzuführen. In dem Transportauftrag ist unter anderem folgende Regelung enthalten: „*Standzeiten können nicht extra vergütet werden*“. Nach Ankunft des Fahrzeuges um 14:30 Uhr an der Beladestelle erfolgt die tatsächliche Verladung des Gutes erst einen Tag später gegen 13:00 Uhr. Die Parteien streiten nun darum, ob für die entstandene Wartezeit Standgeld verlangt werden kann und ggf. in welcher Höhe.

Lösung?

Die Wirksamkeit der Klausel, nach der Standzeiten nicht extra vergütet können, ist nach den für Allgemeine Geschäftsbedingungen zugrunde zu legenden Maßstäben zu bewerten. Entscheidend ist danach, ob der Vertragspartner unangemessen benachteiligt wird. Der BGH hat dies bejaht und die Klausel daher als unwirksam angesehen. Folge davon ist, dass dem Frachtführer nach der gesetzlichen Regelung des § 412 Abs. 3 HGB ein Anspruch auf das geltend gemachte Standgeld zusteht. Im vorliegenden Fall wurde abzgl. der üblichen Be- und Entladezeit von jeweils 2 Stunden insgesamt 19 Stunden Standgeld geltend gemacht. Zum Ansatz gebracht wurde eine Höhe von 60,- € pro Stunde.

Konsequenz für Auftraggeber (auch beim Subunternehmereinsatz):

- Überprüfung der eigenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen,
- Einschränkung der Standzeiten, die nicht extra vergütet werden (z.B. bis zu einer Stunde über die gewöhnliche Beladezeit hinaus),
- Ggf. Einrichtung von Zeitfenstern für die Abfertigung von Fahrzeugen festlegen und buchen lassen

3. Zur Verjährung bei Erfüllungsansprüchen

Fall:

Der Auftraggeber und ein Spediteur haben verschiedene Rahmenverträge, unter anderem über die Durchführung von Transporten im Nahverkehr abgeschlossen. Der Auftraggeber kündigt diesen Vertrag am 29.01. zum 31.01.2004 und erteilt dem Spediteur danach auch keine Aufträge mehr. Der Spediteur ist der Auffassung, dass eine 1-monatige Kündigungsfrist gelte und macht daher im Mai 2006 für den Umsatzverlust im Monat Februar 2004 einen Betrag in Höhe von 52.000,- € geltend. Der Auftraggeber wendet gegenüber diesem Anspruch Verjährung ein.

Lösung?

Grundsätzlich gilt im Frachtrecht die 1-jährige Verjährungsfrist des § 439 Abs. 1, Satz 1 HGB. Nur in den Fällen, in denen ein qualifiziertes Verschulden vorliegt, greift die 3-jährige Verjährungsfrist ein. Der BGH hat entschieden, dass die 3-jährige Verjährungsfrist sich nicht nur auf Schadensersatzansprüche und gesetzliche Ansprüche ähnlichen Inhalts bezieht, sondern auch auf den vertraglichen Erfüllungsanspruch des Frachtführers Anwendung findet. Voraussetzung ist allerdings, dass dem Auftraggeber zumindest bewusst gewesen sein muss, dass er berechnigte Ansprüche nicht befriedigt. Im entschiedenen Fall hat der BGH dies aufgrund der im Geschäftsleben erfahrenen beklagten Partei angenommen.

Praxiskonsequenzen:

Frachtführer sollten prüfen, ob ggf. noch nicht verjährte Forderungen bestehen und diese gegenüber ihren Auftraggebern geltend machen. Soweit die 1-jährige Regelverjährungsfrist abgelaufen ist, müssen sich allerdings Umstände ergeben, die ein qualifiziertes Verschulden begründen können.

4. Zu den Voraussetzungen der unbeschränkten Haftung im internationalen Güterverkehr

Fall:

Ein Auftraggeber beauftragt einen Frachtführer mit der Beförderung von Autoradios im Gesamtwert von über 260.000,- € Der Transport soll von Deutschland nach Frankreich durchgeführt werden. Der Transportauftrag enthält unter anderem folgende Angaben: „Achtung: *Diebstahlgefährdete Waren! Wagen wird verplombt!... Sollten Sie den Auftrag an einen anderen Frachtführer weitergeben, müssen oben genannte Bestimmungen gleichlautend ebenfalls übertragen werden.*“

Zur Durchführung des Transports setzt der Frachtführer einen Subunternehmer ein. Dieser übernimmt das Gut mit einem Planen-Lkw und fährt am Abend der Übernahme in Belgien einen unbewachten Parkplatz an, um dort eine vorgeschriebene Ruhepause zu verbringen. Hierbei bleibt der Fahrer in der Führerkabine des Fahrzeuges, wo er schläft. Währenddessen zerschneiden Diebe die Plane des Trailers und entwenden 356 Autoradios mit einem Gesamtwert von etwa 23.000,- € Haftet der Frachtführer unbeschränkt?

Lösung?

Gemäß Art. 3 CMR muss sich der Frachtführer zunächst das Verhalten des von ihm eingesetzten Subunternehmers zurechnen lassen. Welche konkreten Sicherheitsvorkehrungen zur Erfüllung seiner vertraglichen Verpflichtungen der Frachtführer ergreifen muss, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Je höher die Risiken für das transportierte Gut (Verwertbarkeit, Wert, Diebstahlsgefährdung) sind, umso höhere Anforderungen müssen auch an die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen gestellt werden. Der BGH ging im vorliegenden Fall davon aus, dass kein qualifiziertes Verschulden vorliege und begründete dies damit, dass ohne besonderen Auftrag keine Verpflichtung besteht, einen Koffer-Lkw anstelle eines Planen-Lkw einzusetzen.

Der in dem Transportauftrag enthaltene Hinweis auf diebstahlgefährdete Waren ohne nähere Angabe sei nicht ausreichend, um eine Kenntnis des Frachtführers von einer objektiv gegebenen Gefahrenlage zu begründen. Es sei nämlich weder die Art des zu transportierenden Gutes noch dessen Wert konkret genannt. Der Auftraggeber habe es in der Hand gehabt, den Frachtführer durch unmissverständliche Angaben im Rahmen des Transportauftrages eine besondere Gefahrenlage zu verdeutlichen. Auch in der Übernachtung auf einem unbewachten Autobahnrastplatz in Belgien könne kein qualifiziertes Verschulden gesehen werden. Der Frachtführer hafte daher nur in Höhe der Regelhaftung.

Konsequenzen für Auftraggeber und Frachtführer:

I. Auftraggeber:

- Konkrete Angaben zu der Art und dem Wert der Güter im Transportauftrag machen,
- Vorgaben zu den zu verwendenden Fahrzeugen und der Fahrtstrecke im Transportauftrag machen.

II. Frachtführer:

- Sicherheitsmaßnahmen nach den Angaben im Transportauftrag ausrichten,
- Bei Unklarheiten Weisungen des Auftraggebers einholen,
- Sämtliche Informationen hierzu an eventuell einzusetzende Subunternehmer weitergeben.

5. Risiko ADSp-Verwendung

Fall:

Ein auch im Luftfrachtbereich tätiges Unternehmen verwendet ausschließlich die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp). Im Rahmen eines Lufttransportes, der der Geltung des Montrealer Übereinkommens unterliegt, kommt es zu einem Schadenseintritt. Die Voraussetzungen eines qualifizierten Verschuldens liegen vor. Es stellt sich die Frage, ob die Haftungsbeschränkungen des Montrealer Übereinkommens durch die Regelung in Ziff. 27.2 der ADSp ausgehebelt werden und voller Schadensersatz zu leisten ist.

Lösung?

Ziff. 27.2 der ADSp sieht vor, dass „die vorstehenden Haftungsbefreiungen und -begrenzungen“ nicht gelten, wenn der Schaden durch den Spediteur oder die in §§ 428, 462 HGB genannten Personen vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, verursacht wurde. Es stellt sich nun die Frage, ob die Haftungsbegrenzung des Montrealer Übereinkommens (19 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm) durch diese Regelung „ausgehobelt“ wird. Der BGH hat hierzu festgestellt, dass mit dem Begriff der „vorstehenden Haftungsbefreiungen und -begrenzungen“ auch die Vorschriften des Montrealer Übereinkommens gemeint sind. Als Folge dessen greift bei einem qualifizierten Verschulden und der uneingeschränkten Einbeziehung der ADSp die unbeschränkte Haftung ein.

Praxiskonsequenzen für Frachtführer:

Überprüfung der eigenen Allgemeinen
Geschäftsbedingungen im Hinblick auf eine
Durchbrechung der im Montrealer Übereinkommen
enthaltenen Haftungsbeschränkungen.

Besprochene Urteile im Volltext:

Zu 1.: BGH, Urt. v. 10.12.2009, AZ. I ZR 154/07 = TranspR 2010, 78;

Zu 2.: BGH, Urt. v. 12.05.2010, AZ. I ZR 37/09;

Zu 3.: BGH, Urt. v. 22.04.2010, AZ. I ZR 31/08 = TranspR 2010, 225;

Zu 4.: BGH, Urt. v. 01.06.2010, AZ. I ZR 176/08 = TranspR 2011, 78;

Zu 5.: BGH, Urt. v. 22.07.2010, AZ. I ZR 194/08 = TranspR 2011, 80

Die Urteile sind auch unter „www.bundesgerichtshof.de“ allgemein zugänglich.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

KUNZ RECHTSANWÄLTE

KOBLENZ-BONN-MAINZ